Gesetz-Sammlung

für die

Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 16.

(Nr. 10516.) Gesetz, betreffend die Erweiterung und Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes und die Beteiligung des Staates an zwei Privatunternehmungen sowie an dem Baue von Kleinbahnen. Vom 25. Juni 1904.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen rc.

verordnen unter Zustimmung beider Häuser des Landtags der Monarchie, was folgt:

§ 1.

Die Staatsregierung wird unter Genehmigung des beigedruckten Vertrags vom $\frac{\text{30. Juni}}{\text{7. Juli}}$ 1903, betreffend den Übergang des Breslau-Warschauer Eisenbahnunternehmens auf den Staat, zur käuflichen Übernahme der Breslau-Warschauer Eisenbahn nach Maßgabe der Vertragsbestimmungen ermächtigt. Anlage I

§ 2.

Die Staatsregierung wird ermächtigt, nach Maßgabe des im § 1 gedachten Vertrags den Umtausch von:

1. 4 005 000 Mark Stammaktien der Breslau-Warschauer Eisenbahn in Staatsschuldverschreibungen der dreiprozentigen konsolidierten Anleihe zum Betrage von .... 445 000 Mark
2. 4 005 000 Mark Stamm-Prioritätsaktien der Breslau-Warschauer Eisenbahn in Staatsschuldverschreibungen der dreiprozentigen konsolidierten Anleihe zum Betrage von .... 3 604 500 "

herbeizuführen und zu diesem Zwecke Staatsschuldverschreibungen der dreiprozentigen konsolidierten Anleihe zu dem Gesamtbetrage von .... 4 049 500 Mark

auszugeben.

Ausgegeben zu Berlin den 28. Juni 1904.

§ 3.

Die Staatsregierung wird ermächtigt, in Gemäßheit des im § 1 gedachten Vertrags:

a) zur baren Zuzahlung:

1. auf 13 350 Stück Stammaktien der Breslau-Warschauer Eisenbahn die Summe von	191 305 Mark	50 Pf.
2. auf 6 675 Stück Stamm-Prioritätsaktien der Breslau-Warschauer Eisenbahn die Summe von	121 485 =	— =

b) zu den vertragsmäßigen Abfindungen:

1. an die Mitglieder des Aufsichtsrats der Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft die Summe von	32 000 =	— =
2. an die Mitglieder der Direktion der Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft die Summe von	105 000 =	— =

zu verwenden und

I. zur Deckung der im § 3 unter a und b erforderlichen Mittel die Bestände der Reserve-, Erneuerungs- usw. Fonds der Breslau-Warschauer Eisenbahn, deren Höhe nach dem Abschlusse des Jahres 1902 = 901 431 Mark 8 Pf. betrug, sobald diese Fonds dem Staate zugefallen sein werden, zu verwenden,

II. die verbleibenden Restbestände der genannten Fonds in Anrechnung auf die der Staatsregierung bewilligten noch offenstehenden Eisenbahnkredite zu verwenden.

§ 4.

Der Finanzminister und der Minister der öffentlichen Arbeiten werden ermächtigt, bei dem Umtausche von Aktien in Staatsschuldverschreibungen, sofern die Anzahl der eingereichten Stücke den nach dem mit der Direktion der Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft abgeschlossenen Vertrage für den Umtausch maßgebenden Verhältniszahlen nicht entspricht, die Ausgleichung des in Staatsschuldverschreibungen nicht darstellbaren Überschußbetrags durch Barzahlung zu bewirken, wobei der zu zahlende Betrag nach dem um ein Prozent verminderten Kurse, welcher für Staatsschuldverschreibungen der dreiprozentigen konsolidierten Anleihe vor dem Tage des Umtausches zuletzt an der Berliner Börse bezahlt worden ist, berechnet wird.

§ 5.

Die Umwandlung der für die Aktien als Abfindung gegebenen Staatsschuldverschreibungen in Buchschulden des Staates erfolgt gebührenfrei, wenn die Eintragung binnen einer vom Finanzminister festzusetzenden Frist bei der Hauptverwaltung der Staatsschulden beantragt wird.

§ 6.

Die Staatsregierung wird ermächtigt, an Stelle der noch nicht begebenen Prioritätsobligationen der Breslau-Warschauer Eisenbahn, soweit sich die weitere Begebung als untunlich oder nach dem Ermessen des Finanzministers als unvorteilhaft erweisen sollte, nach Maßgabe des Bedürfnisses für die statutarischen Verwendungszwecke Staatsschuldverschreibungen bis zu dem sich auf 24 000 Mark beziffernden Nennbetrage der Obligationen auszugeben.

§ 7.

Der Finanzminister und der Minister der öffentlichen Arbeiten werden ermächtigt, bei der Auflösung der im § 1 genannten Gesellschaft nach Maßgabe des daselbst bezeichneten Vertrags den Kaufpreis für den Erwerb der Bahn unter Verwendung der in den §§ 2 und 3 bewilligten Mittel zu zahlen oder auf die Staatskasse zu übernehmen.

Der Finanzminister wird ferner ermächtigt, die bisher begebene Anleihe der Breslau-Warschauer Eisenbahn, soweit diese nicht inzwischen getilgt ist, zur Rückzahlung zu kündigen, sowie auch den Inhabern der Schuldverschreibungen dieser Anleihe die Rückzahlung der Schuldbeträge oder den Umtausch gegen Staatsschuldverschreibungen anzubieten und die Bedingungen des Angebots festzusetzen. Die hierzu erforderlichen Mittel sind durch Verausgabung eines entsprechenden Betrags von Staatsschuldverschreibungen aufzubringen.

§ 8.

Über die Ausführung der im § 7 getroffenen Bestimmungen hat die Staatsregierung dem Landtage bei jedesmaliger Vorlage des Etats der Eisenbahnverwaltung Rechenschaft zu geben.

§ 9.

Die Staatsregierung wird auf Grund des § 5 unter a des Gesetzes vom 24. Februar 1850, betreffend die Verwaltung des Staatsschuldenwesens und Bildung einer Staatsschuldenkommission (Gesetz-Samml. S. 57), ermächtigt, die Verwaltung der Anleihekapitalien der Hauptverwaltung der Staatsschulden zu übertragen. Die zur Tilgung eingelösten oder angekauften Obligationen werden nach Vorschrift des § 17 des bezeichneten Gesetzes vom 24. Februar 1850 vernichtet und die Geldbeträge öffentlich bekannt gemacht.

§ 10.

Die Staatsregierung wird — zu Ib 10 dieses Paragraphen zugleich unter Genehmigung der beigedruckten Verträge, und zwar:

a) des Vertrags vom 4. Februar 1904 über den Übergang der Privatanschlußbahn vom Bahnhofe Senftenberg nach Meuroweiche auf den preußischen Staat,

Anlage II

Anlage III

b) des Vertrags vom 13. Juli 1903 nebst Nachtrag vom 9. März 1904 über den Übergang der Privatanschlußbahn von Meuroweiche bis Bahnhof Zschipkau auf den preußischen Staat —

ermächtigt:

I. zur Herstellung von Eisenbahnen und zur Beschaffung der für diese erforderlichen Betriebsmittel, und zwar:

a) zum Bau einer Haupteisenbahn von Sosnitza über Preiswitz nach Egerfeld die Summe von .... 4 555 000 Mark,

b) zum Baue von Nebeneisenbahnen:

1. von Gumbinnen nach Szittkehmen die Summe von .... 4 853 000 „
2. von Kruglanken nach Marggrabowa die Summe von .... 4 643 000 „
3. von Vandsburg nach Terespol mit Abzweigung von Prust (Kreis Tuchel) nach Krone a. Br. die Summe von .... 9 260 000 „
4. von Bauerwitz nach der Reichsgrenze in der Richtung auf Troppau die Summe von .. 3 255 000 „
5. von Guhrau nach Glogau die Summe von 2 730 000 „
6. von Hirschberg i. Schl. nach Lähn die Summe von .... 4 600 000 „
7. von Bentschen nach Birnbaum die Summe von .... 3 940 000 „
8. von Topper nach Meseritz die Summe von 4 620 000 „
9. von Regenwalde nach Wietstock die Summe von .... 4 046 000 „
10. von Senftenberg nach Zschipkau die Summe von .... 280 000 „
11. von Finsterwalde nach Luckau die Summe von 2 680 000 „
12. von Kiel nach Holtenau die Summe von.. 1 800 000 „
13. von Rendsburg nach Husum die Summe von 5 127 000 „
14. von Göttingen nach Bodenfelde die Summe von .... 3 420 000 „
15. von Paderborn-Nord nach Lippspringe die Summe von .... 885 000 „
16. von (Erndtebrück) Raumland-Berleburg nach Allendorf bei Battenberg die Summe von.. 4 695 000 „
17. von (Brügge) Oberbrügge nach Wipperfürth und Radevormwald die Summe von ..... 5 143 000 „
18. von Overath nach Kalk die Summe von .. 4 650 000 „

Seite .... 75 182 000 Mark,

Übertrag .... 75 182 000 Mark

19. von (Wengerohr) Wittlich nach Daun die Summe von .... 8 216 000 „
20. von Fürstenhausen nach Gr. Rosseln die Summe von .... 2 178 000 „
21. von Malmedy nach der Reichsgrenze in der Richtung auf Stavelot die Summe von... 840 000 „

c) zur Beschaffung von Betriebsmitteln die Summe von........................ 14 348 000 „

zusammen .... 100 764 000 Mark,

II. zur Deckung der Mehrkosten für den Bau der Eisenbahnen:

1. von Gleiwitz nach Emanuelsegen mit Abzweigung nach Antonienhütte die Summe von 339 000 Mark,
2. von Schweidnitz nach Charlottenbrunn die Summe von ..... 650 000 „

zusammen .... 989 000 Mark,

III. zu nachstehenden Bauausführungen und Beschaffungen:

1. für den Ausbau der Nebenbahnen:
   a) von Crossen nach Eisenberg die Summe von 950 000 Mark,
   b) von Salzungen nach Vacha die Summe von ..... 1 872 000 „
2. für die Herstellung einer zweiten Haupteisenbahn von Lehrte nach Wunstorf zur Ergänzung der Eisenbahnanlagen zwischen diesen Eisenbahnstationen die Summe von .... 26 267 000 „
3. für die Herstellung einer neuen Verbindung zwischen Aachen und Hergenrath zur Umgehung der Steilrampe bei Ronheide die Summe von .... 5 405 000 „
4. für Betriebsmittel für die Bahnen unter III 1 b, 2 und 3 die Summe von .... 1 790 000 „

zusammen .... 36 284 000 Mark,

Seite .... 138 037 000 Mark,

Übertrag .... 138 037 000 Mark

IV. für Einführung des staatseigenen Betriebs auf der oberschlesischen Schmalspurbahn und den Erwerb der dem bisherigen Betriebsunternehmer gehörigen Anlagen und Betriebsmittel die Summe von 3 270 000 Mark,

V. 1. zur Beteiligung des Staates an dem Bau einer Eisenbahn von Elmshorn nach Oldesloe durch Übernahme von 400 000 Mark neuer Aktien die Summe von .... 400 000 Mark,

2. zur weiteren Beteiligung des Staates an dem Unternehmen des Oberhausener Wasserwerks durch Übernahme von 72 000 Mark neuer Aktien die Summe von .... 108 000 "

zusammen .... 508 000 "

VI. zur Förderung des Baues von Kleinbahnen die Summe von .... 5 000 000 "

insgesamt .... 146 815 000 Mark

zu verwenden.

Über die Verwendung des Fonds zu VI wird dem Landtag alljährlich Rechenschaft abgelegt werden.

Mit der Ausführung der unter Nr. I litt. b 1 bis 9 und 11 bis 21 aufgeführten Eisenbahnen ist erst dann vorzugehen, wenn nachstehende Bedingungen erfüllt sind:

A. Der gesamte zum Bau der Eisenbahnen und deren Nebenanlagen nach Maßgabe der von dem Minister der öffentlichen Arbeiten oder im Enteignungsverfahren festzustellenden Entwürfe erforderliche Grund und Boden ist der Staatsregierung in dem Umfang, in welchem er nach den gesetzlichen Bestimmungen der Enteignung unterworfen ist, unentgeltlich und lastenfrei — der dauernd erforderliche zum Eigentum, der vorübergehend erforderliche zur Benutzung für die Zeit des Bedürfnisses — zu überweisen, oder es ist die Erstattung der sämtlichen staatsseitig für dessen Beschaffung im Wege der freien Vereinbarung oder Enteignung aufzuwendenden Kosten, einschließlich aller Nebenentschädigungen für Wirtschaftserschwernisse und sonstige Nachteile, in rechtsgültiger Form zu übernehmen und sicherzustellen.

Vorstehende Verpflichtung erstreckt sich insbesondere auch auf die unentgeltliche und lastenfreie Hergabe des für die Ausführung derjenigen Anlagen erforderlichen Grund und Bodens, deren Herstellung dem Eisenbahnunternehmer

im öffentlichen Interesse oder im Interesse des benachbarten Grundeigentums auf Grund gesetzlicher Bestimmungen obliegt oder auferlegt wird.

Zu den Grunderwerbskosten für die unter 2, 3, 16 und 19 benannten Eisenbahnen soll staatsseitig ein Zuschuß gewährt werden, und zwar:

a) bei Nr. 2 (Kruglanken–Marggrabowa) dem Kreise Lötzen von 50 000 Mark und dem Kreise Angerburg von 27 000 Mark, im ganzen .... 77 000 Mark,
b) bei Nr. 3 (Vandsburg–Terespol mit Abzweigung von Prust [Kreis Tuchel] nach Krone a. Br.) dem Landkreise Bromberg von .... 140 000 „
c) bei Nr. 16 ([Erndtebrück] Raumland-Berleburg–Allendorf bei Battenberg) dem Kreise Wittgenstein von .. 95 000 „
d) bei Nr. 19 ([Wengerohr] Wittlich–Daun) dem Kreise Daun von .... 146 000 „.

Von der Forderung der unentgeltlichen Hergabe des Grund und Bodens (litt. A Abs. 1 und 2) ist Abstand zu nehmen, wenn von den Beteiligten in den mit ihnen wegen Ausführung der Linien abzuschließenden Verträgen die Leistung einer unverzinslichen, nicht rückzahlbaren Pauschsumme in der nachstehend für die einzelnen Bahnen angegebenen Höhe übernommen wird, und zwar:

bei Nr. 1 (Gumbinnen–Szittkehmen) von .... 480 000 Mark,
„ „ 2 (Kruglanken–Marggrabowa) von .... 304 000 „
„ „ 3 (Vandsburg–Terespol mit Abzweigung von Prust [Kreis Tuchel] nach Krone a. Br.) von .... 621 000 „
„ „ 4 (Bauerwitz–Reichsgrenze in der Richtung auf Troppau) von .... 551 000 „
„ „ 5 (Guhrau–Glogau) von .... 188 000 „
„ „ 6 (Hirschberg i. Schl.–Lähn) von .... 333 000 „
„ „ 7 (Bentschen–Birnbaum) von .... 232 000 „
„ „ 8 (Topper–Meseritz) von .... 337 000 „
„ „ 9 (Regenwalde–Wietstock) von .... 259 000 „
„ „ 11 (Finsterwalde–Luckau) von .... 275 000 „
„ „ 12 (Kiel–Holtenau) von .... 1 088 000 „
„ „ 13 (Rendsburg–Husum) von .... 939 000 „
„ „ 14 (Göttingen–Bodenfelde) von .... 540 000 „
„ „ 15 (Paderborn-Nord–Lippspringe) von .... 142 000 „
„ „ 16 ([Erndtebrück] Raumland-Berleburg–Allendorf bei Battenberg) von .... 305 000 „
„ „ 17 ([Brügge] Oberbrügge–Wipperfürth/Radevormwald) von .... 622 000 „
„ „ 18 (Overath–Kalk) von .... 400 000 „

bei Nr. 19 ([Wengerohr] Wittlich—Daun) von .... 184 000 Mark,
" " 20 (Fürstenhausen—Groß-Rosseln) von .... 335 000 "
" " 21 (Malmedy—Reichsgrenze in der Richtung auf Stavelot) von .... 61 000 " .

Bei Bemessung der Pauschsummen zu Nr. 2 (Kruglanken—Marggrabowa), zu Nr. 3 (Vandsburg—Terespol mit Abzweigung von Prust [Kreis Tuchel] nach Krone a. Br.), zu Nr. 16 ([Erndtebrück] Raumland-Berleburg—Allendorf bei Battenberg) und zu Nr. 19 ([Wengerohr] Wittlich—Daun) ist der unter A Abs. 3 genannte Staatszuschuß bereits berücksichtigt.

Für den Fall, daß als Beteiligte im Sinne des vorhergehenden Absatzes (4) ausschließlich Gemeindeverbände in Betracht kommen, ist die Bedingung der unentgeltlichen Hergabe des Grund und Bodens (litt. A Abs. 1 und 2) bereits dann als erfüllt anzusehen, wenn jeder der Gemeindeverbände sich verpflichtet, entweder den innerhalb seines Bezirkes erforderlichen Grund und Boden nach Maßgabe der Bestimmungen in Abs. 1 und 2 unentgeltlich bereitzustellen, oder aber nach Maßgabe des Abs. 4 diejenige Summe zu zahlen, die der Minister der öffentlichen Arbeiten nach Abschluß der ausführlichen Vorarbeiten als auf den einzelnen Gemeindeverband entfallenden Teilbetrag der Pauschsumme festsetzen wird.

B. Die Mitbenutzung der Chausseen und öffentlichen Wege ist, soweit dies die Aufsichtsbehörde für zulässig erachtet, von den daran beteiligten Interessenten unentgeltlich und ohne besondere Entschädigung für die Dauer des Bestehens und Betriebs der Eisenbahnen zu gestatten.

C. Für die unter Nr. 13 benannte Eisenbahn von Rendsburg nach Husum muß außerdem von den Beteiligten die Verpflichtung zur Leistung eines unverzinslichen, nicht rückzahlbaren Baukostenzuschusses von 150 000 Mark für den Ausbau des Bahnhofs Husum A in rechtsverbindlicher Form übernommen werden.

§ 11.

Die Staatsregierung wird ermächtigt, zur Deckung der zu den im § 10 unter I vorgesehenen Bauausführungen und Beschaffungen erforderlichen Mittel von 100 764 000 Mark:

1. den Baukostenzuschuß der Beteiligten gemäß § 10 C im Betrage von .... 150 000 Mark — Pf.,
2. die dem Staate zur freien Verfügung anheimgefallenen Fonds der durch das Gesetz vom 20. Mai 1902, betreffend die Erweiterung und Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes und die Beteiligung des Staates an dem Baue von Kleinbahnen (Gesetz-Samml. S. 175), für den Staat erworbenen Kreisbahn Ostrowo—Skalmierzyce

Seite für sich.

Übertrag	150 000 Mark	— Pf.
und des Eisenberg-Crossener Eisenbahnunternehmens im Betrage von mindestens	120 776	= 48 =
3. den Erlös der beim Baue der Altdamm-Colberger Eisenbahn vom Staate übernommenen Aktien dieser Bahn (vgl. § 2 Nr. 1 des Gesetzes vom 9. März 1880 Gesetz-Samml. S. 169) im Betrage von	1 405 886	= 50 =
4. den verfügbaren Restbestand der dem Staate verfallenen Kaution für die konzessionsmäßige Ausführung der Bahn von Löhne nach Vienenburg im Betrage von	243 179	= 42 =
zusammen	1 919 842 Mark	40 Pf.

zu verwenden.

Für den alsdann noch zu deckenden Restbetrag im § 10 Nr. 1 von höchstens 98 844 157 Mark 60 Pf. sowie zur Deckung der für die im § 10 unter II bis VI vorgesehenen Bauausführungen usw. erforderlichen Mittel im Betrage von 46 051 000 Mark sind Staatsschuldverschreibungen auszugeben.

An Stelle der Schuldverschreibungen können vorübergehend Schatzanweisungen ausgegeben werden. Der Fälligkeitstermin ist in den Schatzanweisungen anzugeben. Die Staatsregierung wird ermächtigt, die Mittel zur Einlösung dieser Schatzanweisungen durch Ausgabe von neuen Schatzanweisungen und von Schuldverschreibungen in dem erforderlichen Nennbetrage zu beschaffen. Die Schatzanweisungen können wiederholt ausgegeben werden.

Schatzanweisungen oder Schuldverschreibungen, die zur Einlösung von fällig werdenden Schatzanweisungen bestimmt sind, hat die Hauptverwaltung der Staatsschulden auf Anordnung des Finanzministers vierzehn Tage vor dem Fälligkeitstermine zur Verfügung zu halten. Die Verzinsung der neuen Schuldpapiere darf nicht vor dem Zeitpunkte beginnen, mit dem die Verzinsung der einzulösenden Schatzanweisungen aufhört.

Wird von den Beteiligten von der ihnen im § 10 unter A Abs. 4 und 5 eingeräumten Befugnis, statt der unentgeltlichen Bereitstellung des Grund und Bodens die Zahlung einer Pauschsumme zu wählen, Gebrauch gemacht, so erhöht sich die von der Staatsregierung nach § 10 Nr. 1b für den Bau der betreffenden Eisenbahn zu verwendende Summe sowie die Gesamtsumme des § 10 um die im § 10 unter A Abs. 4 bei den einzelnen Linien angegebenen Beträge beziehungsweise um die nach Abs. 5 von dem Minister der öffentlichen Arbeiten festgesetzten Teilbeträge dergestalt, daß die von den Beteiligten hiernach zu zahlenden Pauschsummen beziehungsweise Teilbeträge einer Pauschsumme den vorstehenden Deckungsmitteln hinzutreten.

§ 12.

Wann, durch welche Stelle und in welchen Beträgen, zu welchem Zinsfuße, zu welchen Bedingungen der Kündigung und zu welchen Kursen die Schatz-

anweisungen und die Schuldverschreibungen verausgabt werden sollen (§§ 2, 6, 7 und 11), bestimmt, soweit nicht durch den im § 1 angeführten Vertrag Bestimmung getroffen ist, der Finanzminister.

Im übrigen kommen wegen Verwaltung und Tilgung der Anleihe die Vorschriften des Gesetzes vom 19. Dezember 1869, betreffend die Konsolidation preußischer Staatsanleihen (Gesetz-Samml. S. 1197), des Gesetzes vom 8. März 1897, betreffend die Tilgung von Staatsschulden (Gesetz-Samml. S. 43), und des Gesetzes vom 3. Mai 1903, betreffend die Bildung eines Ausgleichsfonds für die Eisenbahnverwaltung (Gesetz-Samml. S. 155), zur Anwendung.

§ 13.

Die Bestimmungen im dritten und vierten Absatze des § 11 und im § 12 finden auch auf die vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes bewilligten Kredite Anwendung.

§ 14.

Jede Verfügung der Staatsregierung über die im § 1 und im § 10 unter Nr. I, III und IV bezeichneten Eisenbahnen und Eisenbahnteile durch Veräußerung bedarf zu ihrer Rechtsgültigkeit der Zustimmung beider Häuser des Landtags.

Diese Bestimmung bezieht sich nicht auf die beweglichen Bestandteile und Zubehörungen dieser Eisenbahnen und Eisenbahnteile und auf die unbeweglichen insoweit nicht, als sie nach der Erklärung des Ministers der öffentlichen Arbeiten für den Betrieb der betreffenden Eisenbahnen entbehrlich sind.

Ebenso ist zur Veräußerung der gemäß § 10 Nr. V 1 für den Staat zu erwerbenden Aktien sowie der daselbst bezeichneten Bahn und zu ihrer Vereinigung mit einer anderen Eisenbahnunternehmung die Genehmigung beider Häuser des Landtags erforderlich.

§ 15.

Dieses Gesetz tritt am Tage seiner Verkündigung in Kraft.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben an Bord M. J. „Hohenzollern" Kiel, den 25. Juni 1904.

(L. S.) **Wilhelm.**

Gr. v. Bülow. Schönstedt. Gr. v. Posadowsky. v. Tirpitz. Studt.
Frhr. v. Rheinbaben. v. Podbielski. Frhr. v. Hammerstein. Möller.
v. Budde. v. Einem.

Anlage I.

Vertrag,

betreffend

den Übergang des Breslau-Warschauer Eisenbahnunternehmens auf den Staat. Vom $\frac{\text{30. Juni}}{\text{7. Juli}}$ 1903.

Zwischen der Königlichen Staatsregierung, vertreten durch den Geheimen Oberregierungsrat Teßmar als Kommissar des Ministers der öffentlichen Arbeiten und den Geheimen Finanzrat Ottendorff als Kommissar des Finanzministers einerseits und der Direktion der Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft andererseits ist unter dem Vorbehalte der verfassungsmäßigen Genehmigung sowie nach erfolgter Zustimmung der Generalversammlung der Aktionäre der vorgenannten Eisenbahngesellschaft folgender Vertrag abgeschlossen worden.

§ 1.

Die Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft tritt an den Preußischen Staat ihr gesamtes bewegliches und unbewegliches Vermögen mit allen ihr zustehenden Rechten und obliegenden Verpflichtungen zu vollem Eigentum ab. Es gehen daher außer den Bahnanlagen nebst Zubehör, den Dienstwohngebäuden und Dispositionsgrundstücken, sämtliche Fonds der Gesellschaft, die Materialienbestände, die Betriebsmittel, sowie alle dem Breslau-Warschauer Eisenbahnunternehmen zustehenden Rechte und Gerechtigkeiten ohne irgend welche Ausnahme auf den Preußischen Staat über.

§ 2.

Der für die Abtretung dieser Rechte (§ 1) vom Staate zu zahlende Kaufpreis beträgt 3 204 000 Mark.

Außerdem übernimmt der Staat die Prioritätsanleihe sowie alle sonstigen Schulden der Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft als Selbstschuldner.

§ 3.

Mit dem 1. des zweiten auf die Perfektion dieses Vertrags folgenden Monats erfolgt die Auflösung der Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft.

Die Liquidation wird für Rechnung des Staates von dem Präsidenten der Königlichen Eisenbahndirektion in Breslau bewirkt.

§ 4.

Der Staat ist verpflichtet, vom Tage der Auflösung der Gesellschaft an, den Inhabern von Aktien der Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft gegen Abtretung ihrer Rechte, d. h. gegen Einlieferung ihrer Aktien nebst zugehörigen Gewinnanteil- und Erneuerungsscheinen für das Jahr 1903 und folgende, eine Abfindung anzubieten, und zwar:

a) für je sechs Stammaktien zu je 300 Mark: Staatsschuldverschreibungen der dreiprozentigen konsolidierten Anleihe zum Nennwerte von zweihundert Mark mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. Januar 1903 sowie eine bare Zuzahlung von 14,33 Mark für jede Aktie;

b) für je fünf Stammprioritätsaktien zu je 600 Mark: Staatsschuldverschreibungen der dreiprozentigen konsolidierten Anleihe zum Nennwerte von zweitausendsiebenhundert Mark mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. Januar 1903 sowie eine bare Zuzahlung von 18,20 Mark für jede Aktie.

Der Staat wird in Höhe der umgetauschten Aktien Aktionär der Gesellschaft und übt als solcher nach Maßgabe seines Besitzes an Aktien das statutarische Stimmrecht aus.

Die Bekanntmachung des Angebots erfolgt spätestens 14 Tage vor dem Beginne des Umtausches in den Gesellschaftsblättern. Dieselbe ist sechsmal in Zwischenräumen von wenigstens einem Monate zu wiederholen. Zu dem Umtausche wird der Staat eine Frist von einem Jahre bewilligen.

§ 5.

Der Staat ist verpflichtet, ein Jahr nach erfolgter Auflösung der Gesellschaft der mit der Liquidation beauftragten Behörde den Kaufpreis für die Abtretung des Unternehmens (§ 2) unter Anrechnung des auf die umgetauschten Aktien entfallenden Betrags (§ 4) behufs statutenmäßiger Verteilung an die Inhaber der Aktien zur Verfügung zu stellen.

Gleichzeitig sind die Inhaber der Aktien durch die Gesellschaftsblätter aufzufordern, binnen einer Frist von 3 Monaten ihre Aktien an die Gesellschaftskasse gegen Empfangnahme ihres Anteils an dem Kaufpreis abzuliefern.

Die nach Ablauf der angegebenen dreimonatlichen Frist nicht abgehobenen Beträge werden mit der Maßgabe bei der gesetzlichen Hinterlegungsstelle eingezahlt, daß die Auszahlung nur gegen Rückgabe der Aktien oder auf Grund eines die Aktien für kraftlos erklärenden rechtskräftigen Ausschlußurteils erfolgen darf.

§ 6.

Die Übergabe des Kaufobjekts wird am 1. des zweiten auf die Perfektion dieses Vertrags folgenden Monats bewirkt. Es soll jedoch bereits vom 1. Januar 1903 ab die Verwaltung und der Betrieb des Breslau-Warschauer Eisenbahnunternehmens für Rechnung des Staates erfolgen, so daß also die Einkünfte der Bahn schon von diesem Tage ab dem Staate zufallen.

Die Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft, welche in der Zwischenzeit die Verwaltung im Interesse des Staates in der bisherigen Weise durch ihre Verwaltungsorgane führen läßt, wird sich folgeweise in allen wichtigen Angelegenheiten der vorgängigen Zustimmung des Ministers der öffentlichen Arbeiten versichern.

Die Gesellschaft verpflichtet sich alsbald nach der Übergabe des Kaufobjekts das noch Erforderliche zur Übertragung des Gesellschaftseigentums an den Staat zu veranlassen. Behufs der erforderlichen Übertragung des Grundeigentums auf den Staat soll derjenige Beamte der Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft zur Abgabe der Auflassungserklärung beziehungsweise zur Eigentumsübertragung ermächtigt sein, welchen in jedem einzelnen Falle der Königliche Eisenbahnkommissar in Breslau benennen wird.

§ 7.

Sofern die für das Betriebsjahr 1902 auf die Stammaktien beziehungsweise Stammprioritätsaktien zu zahlende Dividende zur Zeit der Auflösung der Gesellschaft noch nicht festgestellt sein sollte, wird dieselbe in bisheriger statutmäßiger Weise festgestellt. Auf die Gewinnanteilscheine späterer Betriebsjahre wird, da die Gesellschaft inzwischen in die Liquidation eingetreten ist, eine Dividende nicht mehr gezahlt.

In bezug auf die Verwaltung des Unternehmens bis zum Zeitpunkte des Überganges desselben auf den Staat verbleibt es bei den Bestimmungen des Statuts.

Der Aufsichtsrat hat das Interesse der Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft gegenüber dem Staate, soweit es sich um die Erfüllung dieses Vertrags handelt, wahrzunehmen und gerichtlich und außergerichtlich zu vertreten.

Bis zur Beendigung der Liquidation der Gesellschaft wird der Aufsichtsrat alljährlich in bisheriger statutmäßiger Weise gewählt.

Die gegenwärtigen Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten an Stelle der ihnen statutmäßig zustehenden Bezüge, welche ihnen zuletzt für das Jahr 1902 gewährt werden, eine einmalige Gesamtabfindung von 32 000 Mark.

§ 8.

Das gesamte Beamten- und Dienstpersonal der Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft, mit Ausnahme der zeitigen Mitglieder der Gesellschaftsdirektion, tritt mit dem Übergange des Unternehmens auf den Staat in den Dienst der Königlichen Verwaltung über, welche die mit jenem Personal zur Zeit des Überganges bestehenden Verträge zu erfüllen hat.

Die Beamten-Pensions- und Unterstützungskasse der Breslau-Warschauer Eisenbahn bleibt nach dem betreffenden Reglement bestehen, insoweit nicht im Einverständnis mit der zuständigen Kassenvertretung eine anderweitige Regelung stattfindet.

Der Staat tritt in alle rücksichtlich der erwähnten Kasse sowie in bezug auf die Kranken-, Alters- und Invaliditätsversicherung der Arbeiter von der

Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft übernommenen Verbindlichkeiten ein. Die reglementsmäßigen Rechte der Gesellschaft werden künftig durch die zur Verwaltung der Breslau-Warschauer Eisenbahn eingesetzte Königliche Behörde ausgeübt.

Die zeitigen Mitglieder der Direktion erhalten im Falle der Aufgabe der ihnen vertragsmäßig zustehenden Bezüge bei dem Übergange der Verwaltung des Breslau-Warschauer Eisenbahnunternehmens auf den Staat eine einmalige bare Abfindung. Diese Abfindung soll für sämtliche Direktionsmitglieder den Betrag von 105 000 Mark nicht übersteigen.

Der vorbezeichnete Betrag ermäßigt sich, sofern ein Abkommen wegen des Übertritts der einzelnen Mitglieder in den Staatseisenbahndienst geschlossen werden sollte, um die darin zu vereinbarenden Beträge.

§ 9.

Seitens der Königlichen Staatsregierung wird die verfassungsmäßige Genehmigung sobald als tunlich herbeigeführt werden.

Dieses Abkommen wird hinfällig, wenn diese Genehmigung nicht bis zum 1. Juli 1904 erlangt worden ist.

§ 10.

Die Bestimmungen dieses Vertrags sollen nach dessen Perfektion für die Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft die Geltung statutarischer Bestimmungen haben, so daß also dieser Vertrag als Nachtrag zum Gesellschaftsstatut anzusehen ist.

§ 11.

Die Kosten dieses Vertrags einschließlich der nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen zu entrichtenden Stempelsteuer übernimmt der Preußische Staat.

Berlin, den 30. Juni 1903.

Teßmar,
Geheimer Ober-Regierungsrat.

Ottendorff,
Geheimer Finanzrat.

Öls, den 7. Juli 1903.

Direktion der Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft.

Fischer. Dr. Wieczorek.

Anerkannt zum gerichtlichen Protokolle de dato Öls, den 14. Juli 1903.

Anlage II.

Vertrag

über

den Übergang der Privatanschlußbahn vom Bahnhofe Senftenberg nach Meuro-Weiche auf den Preußischen Staat. Vom 4. Februar 1904.

Zwischen dem Königlich Preußischen Staate, vertreten durch die Königliche Eisenbahndirektion zu Halle a. Saale, und der Gesellschaft Meuro-Stolln bei Senftenberg, Gesellschaft mit beschränkter Haftung, vertreten durch ihren zur alleinigen Vertretung berechtigten Geschäftsführer Hugo Behrens zu Berlin, ist unter Vorbehalt der verfassungsmäßigen Genehmigung folgender Vertrag abgeschlossen worden.

§ 1.

Die Gesellschaft m. b. H. Meuro-Stolln tritt an den Preußischen Staat die zur Verbindung ihres Werkes mit dem Bahnhofe Senftenberg erbaute, in ihrem Eigentume befindliche, auf dem anliegenden Lageplane dargestellte Privatanschlußbahn — Grubenbahn — von der bei km 2,613 der letzteren belegenen Meuro-Weiche an bis zum Bahnhofe Senftenberg zu vollem Eigentum ab.

Die Eigentumsgrenzen sollen 4 Wochen nach Vollziehung dieses Vertrags durch Angestellte der beiden Vertragschließenden festgestellt und zur Vermeidung einer Verdunkelung durch Grenzpfähle markiert werden.

Verkäuferin wird alles in ihren Händen befindliche Kartenmaterial zu diesem Zwecke zur Verfügung stellen.

§ 2.

Auf den Preußischen Staat geht über:

Der Bahnkörper mit Böschungen und Seitengräben, die Grundstücke, welche dauernd unmittelbar oder mittelbar dem Bahnunternehmen auf der hiermit verkauften Strecke gewidmet und im Grundbuche von Senftenberg als Eigentum der Gesellschaft Meuro-Stolln eingetragen sind, einschließlich des bei etwa 0,18 beginnenden und bis etwa 2,24 laufenden Parallelwegs, und das Gestänge der Fernsprechleitung. Die beiden am Gestänge befindlichen, im Eigentume der Verkäuferin stehenden Leitungen verbleiben dieser. Sie dürfen ohne ihren Willen nicht entfernt werden und die fernere Benutzung geschieht unentgeltlich.

§ 3.

Auf den Staat geht ferner über das von 0,502 bis 1,013 befindliche, im Jahre 1900 in Betrieb genommene Übergabegleise mit beiden Weichen. In den Kauf-

preis einbegriffen ist jedoch nur ein Betrag für eine Weiche. Als Entgelt für die zweite Weiche verpflichtet sich Käufer an Stelle der für den zukünftigen Betrieb unbrauchbaren Meuroweiche bei 2,613, die auch in Zukunft als Anschlußweiche nach dem Meuro-Stolln dient, kostenlos eine neue Weiche als Eigentum des Meurowerkes einzubauen.

§ 4.

Die Gesellschaft Meuro-Stolln verkauft endlich zugleich mit der Grubenbahn und dem Übergabegleise (s. §§ 1 bis 3) die im Jahre 1900 von ihr beschafften zwei Lokomotiven mit sämtlichen vorhandenen Zubehörstücken und Ersatzteilen.

§ 5.

Als Kaufpreis für die Abtretung zahlt der Staat an die Gesellschaft Meuro-Stolln die Summe von 106 000, geschrieben: „Einhundertundsechstausend Mark".

§ 6.

Die Übergabe des gesamten Kaufgegenstandes soll zu einem Vierteljahrsersten erfolgen und soll der Gesellschaft Meuro-Stolln der Tag der Übergabe drei Monate vorher bekannt gemacht werden.

Vom Tage der Übergabe übernimmt die Eisenbahnverwaltung die Bedienung der Anschlußstrecke Meuroweiche bis Bahnhof Meurowerk auf Grund des später nach Maßgabe der allgemeinen Anschlußbedingungen abzuschließenden Anschlußvertrags.

§ 7.

Die Gesellschaft Meuro-Stolln verpflichtet sich zur hypotheken- und lastenfreien Auflassung der sämtlichen zu der im vorstehenden näher bezeichneten, hiermit verkauften Grubenbahn einschließlich des Übergabegleises und Parallelwegs gehörigen Grundstücke an den Preußischen Staat nach erfolgter Freistellung von allen Lasten.

Ein im Grundbuche von Senftenberg Band XII Blatt 548 auf Nr. 1 — Acker vom Stammgute Nr. 113 — zu Gunsten der Erben des Fleischermeisters Johann Georg During eingetragenes Wiederkaufsrecht bleibt bestehen.

§ 8.

Die Kosten der Beschaffung der katasteramtlichen Auflassungsunterlagen, der gerichtlichen Auflassung, Abschreibung und grundbuchamtlichen Eintragung der erkauften Grundstücke trägt der Käufer.

Die Kosten einer etwa noch erforderlich werdenden Entpfändung übernimmt der Verkäufer.

§ 9.

Die Zahlung des Kaufpreises erfolgt zu drei Vierteln sofort nach geschehener Übergabe.

Das letzte Viertel wird vom Tage der Übergabe mit 4 Prozent verzinst und gelangt innerhalb 14 Tagen nach Eingang der amtsgerichtlichen Benachrichtigung von der auf Grund der Auflassung bewirkten pfand- und lastenfreien Eintragung des Preußischen Staats — abgesehen vom Wiederkaufsrecht des § 7 — als Eigentümer der sämtlichen durch diesen Vertrag verkauften Grundstücke zur Zahlung.

§ 10.

Seitens der Königlich Preußischen Staatsregierung wird die verfassungsmäßige Genehmigung sobald als tunlich herbeigeführt werden.

§ 11.

Mit der Zahlung des im § 5 vereinbarten Kaufpreises erklärt sich Verkäufer für alle Ansprüche aus dem Eigentume der abgetretenen Bahnstrecke und aller übrigen durch diesen Vertrag verkauften beweglichen und unbeweglichen Vermögensstücke für völlig abgefunden und befriedigt.

§ 12.

Die Stempelkosten dieses Vertrags werden nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen getragen.

Die nach der Senftenberger Ordnung für die Erhebung einer Gemeindesteuer usw. vom 8. Juni 1900 und etwa gleichartigen Ordnungen anderer beteiligten Gemeinden zu entrichtende Hälfte der Umsatzsteuer übernimmt der Verkäufer — § 1 der Senftenberger Ordnung —.

Halle a. S., den 4. Februar 1904.

Königliche Eisenbahndirektion.

(L. S.) Otto Lentze.

Meuro-Stolln bei Senftenberg. Gesellschaft mit beschränkter Haftung.

Hugo Behrens.

Anerkannt zum Protokolle de dato Halle, den 4. Februar 1904.

Anlage III.

Vertrag

über

den Übergang der Privatanschlußbahn von Meuro-Weiche bis Bahnhof Zschipkau auf den Preußischen Staat. Vom 13. Juli 1903.

Zwischen dem Königlich Preußischen Staate, vertreten durch die Königliche Eisenbahndirektion zu Halle a. Saale, und der Aktiengesellschaft Niederlausitzer Kohlenwerke zu Berlin, vertreten durch ihren zur alleinigen Vertretung berechtigten Generaldirektor Falk zu Berlin, ist unter Vorbehalt der verfassungsmäßigen Genehmigung folgender Vertrag abgeschlossen worden.

§ 1.

Die Aktiengesellschaft Niederlausitzer Kohlenwerke tritt an den Preußischen Staat die zur Verbindung ihrer bei Zschipkau gelegenen Kohlengruben mit dem Bahnhofe Senftenberg erbaute, in ihrem Eigentume befindliche — auf dem anliegenden Lageplane dargestellte — Privatanschlußbahn von der Meuro-Weiche an bis vor Bahnhof Zschipkau etwa bis zu km 4,350 in der durch Grenzpfähle gekennzeichneten Lage zu vollem Eigentum ab.

Es geht also auf den Preußischen Staat über: der Bahnkörper mit Böschungen und Seitengräben, die Grundstücke, welche dauernd unmittelbar oder mittelbar dem Bahnunternehmen auf der hiermit verkauften Strecke gewidmet und im Grundbuche von Senftenberg eingetragen sind, insbesondere die Waldschutzstreifen und Dispositionsgrundstücke, endlich die Anschlußweiche in km 2,613 und das Gestänge der Telephonleitung. Die Drähte der letzteren bleiben im Eigentume der Verkäuferin.

Ausgeschlossen vom Erwerbe bleibt ausdrücklich der südlich der Bahnstrecke belegene Schutzstreifen, etwa von km 4,4 bis 3,0, da derselbe zur Anlage der Übergabegleise bestimmt ist.

§ 2.

Als Kaufpreis für die Abtretung zahlt der Staat an die Aktiengesellschaft Niederlausitzer Kohlenwerke die Summe von 15 000 Mark, geschrieben: „fünfzehntausend Mark" pro Kilometer Streckenlänge.

Die endgültige Feststellung der Länge durch Nachmessung und die Wiederherstellung etwa verdunkelter Grenzen erfolgt durch den Käufer unter Zuziehung eines Vertreters der Aktiengesellschaft.

§ 3.

Die Aktiengesellschaft verpflichtet sich zur hypotheken- und lastenfreien Auflassung der sämtlichen zu der im § 1 bezeichneten hiermit verkauften Anschlußbahn gehörigen Grundstücke an den Preußischen Staat nach erfolgter Freistellung von allen Lasten und zur Eintragung einer Vormerkung zur Erhaltung dieses Auflassungsrechts.

Verkäuferin bewilligt und beantragt ausdrücklich die Eintragung dieser Vormerkung. Letztere erfolgt sofort, nachdem die Eisenbahnverwaltung Mitteilung von der Bewilligung der Mittel an die Verkäuferin hat ergehen lassen.

§ 4.

Die Kosten der Beschaffung der katasteramtlichen Auflassungsunterlagen, der gerichtlichen Auflassung, Abschreibung und grundbuchlichen Eintragung der erkauften Grundstücke trägt der Käufer.

Die Kosten der erforderlichen Entpfändungen übernimmt die Aktiengesellschaft.

§ 5.

(Abgeändert durch Nachtrag vom 9. März 1904.)

Zur Verbindung der zu erwerbenden Anschlußbahn mit dem Bahnhofe Senftenberg beabsichtigt die Eisenbahnverwaltung den Bau einer Nebenbahn von Meuro-Weiche bis Senftenberg. Durch diese in Aussicht genommene Bahn soll eine durchgehende Verbindung zwischen Zschipkau und Senftenberg hergestellt werden.

Die Übergabe der zu veräußernden Bahnstrecke hat sofort nach Fertigstellung der Neubaustrecke Senftenberg—Meuro-Weiche zu erfolgen. Eine Unterbrechung der Wagenzustellung und des Betriebs der Niederlausitzer Kohlenwerke darf weder durch den Bau der neuen Bahn noch durch die Übergabe der zu veräußernden Anschlußbahn erfolgen.

§ 6.

Die Zahlung des Kaufpreises erfolgt zu drei Viertel sofort nach geschehener Übergabe.

Das letzte Viertel wird vom Tage der Übergabe mit 4 Prozent verzinst und gelangt innerhalb 14 Tagen nach Eingang der amtsgerichtlichen Benachrichtigung von der auf Grund der Auflassung bewirkten pfand- und lastenfreien Eintragung des Preußischen Staates als Eigentümers der sämtlichen zur Anschlußbahn gehörigen Grundstücke zur Zahlung.

§ 7.

Die Verkäuferin legt Wert auf die Beibehaltung der heute zur Anwendung gelangenden Abfertigung mit dem Stempel Senftenberg; eine Änderung hierin soll nicht eintreten, vielmehr sollen auf Kosten der Verkäuferin die erforderlichen

Übergabegleise etwa von km 4,35 bis 3,0 vor Bahnhof Zschipkau nach Maßgabe des noch aufzustellenden Entwurfs der Direktion Halle errichtet werden.

Die näheren Festsetzungen wird der auf Grund der allgemeinen Anschlußbedingungen abzuschließende Vertrag treffen. Solange nicht seitens der Verkäuferin eine Änderung der Abfertigung beantragt wird, ist die Staatseisenbahn verpflichtet, die Abfertigung der über Senftenberg zu befördernden Sendungen in Senftenberg vorzunehmen.

§ 8.

Seitens der Königlich Preußischen Staatsregierung wird die verfassungsmäßige Genehmigung sobald als tunlich herbeigeführt werden.

§ 9.

Mit der Zahlung des im § 2 vereinbarten Kaufpreises erklärt sich Verkäuferin für alle Ansprüche aus dem Eigentume der abgetretenen Bahnstrecke abgefunden und befriedigt.

§ 10.

Die Stempelkosten dieses Vertrags werden nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen getragen.

§ 11.

An diesen Vertrag erachtet sich die Verkäuferin nur bis zum 31. Dezember 1904 gebunden.

Halle a. Saale, den 13. Juli 1903.

Königliche Eisenbahndirektion.

(L. S.) Scheringer.

Berlin, den 13. Juli 1903.

Niederlausitzer Kohlenwerke.

Falk.

Anerkannt zum Protokolle de dato Halle a. Saale, den 13. Juli 1903 und de dato Berlin, den 28. September 1903.

Nachtrag vom 9. März 1904
zu
vorstehendem Vertrage vom 13. Juli 1903.

Zwischen dem Königlich Preußischen Staate, vertreten durch die Königliche Eisenbahndirektion zu Halle a. Saale und der Aktiengesellschaft Niederlausitzer Kohlenwerke zu Berlin, vertreten durch ihren Generaldirektor Falk zu Berlin, ist heute folgender Nachtragsvertrag zum Vertrage vom 13. Juli 1903 vereinbart worden:

Einziger Paragraph.

Der § 5 des eingangs genannten Vertrags wird aufgehoben und durch folgende Fassung ersetzt:

Die Übergabe des gesamten Kaufgegenstandes soll zu einem Vierteljahresersten erfolgen und soll der Gesellschaft Niederlausitzer Kohlenwerke der Tag der Übergabe drei Monate vorher bekannt gemacht werden.

Vom Tage der Übergabe übernimmt die Eisenbahnverwaltung die Bedienung der Anschlußstrecke Übergabegleise Zschipkau bis Senftenberg auf Grund des später nach Maßgabe der allgemeinen Anschlußbedingungen abzuschließenden Anschlußvertrags.

Halle a. Saale, den 9. März 1904.

Königliche Eisenbahndirektion.
(L. S.) Lentze.

Niederlausitzer Kohlenwerke.
Falk.

Anerkannt zum Protokolle de dato Halle a. Saale, den 9. März 1904.

Redigiert im Bureau des Staatsministeriums.
Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.